Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 853

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 97105 — 3660/58

Bonn, den 10. Februar 1959

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem mehrseitigen Abkommen vom 30. April 1956 über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa

nebst Begründung sowie den Text des Abkommens in englischer, französischer und spanischer Sprache und in deutscher Übersetzung (Anlage 1) mit der Bitte, einen Beschluß des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Bundesrat hat in seiner 197. Sitzung am 24. Oktober 1958 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung genommen.

Die Auffassung der Bundesregierung hierzu ergibt sich aus der Anlage 3.

Die federführenden Herren Bundesminister für Verkehr und des Auswärtigen haben mitgeteilt, die Durchführung des Gesetzes werde den Bund, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen könnten, nicht mit zusätzlichen Ausgaben belasten.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Ludwig Erhard

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zu dem mehrseitigen Abkommen vom 30. April 1956 über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Paris von der Bundesrepublik Deutschland am 29. Mai 1956 unterzeichneten mehrseitigen Abkommen vom 30. April 1956 über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 6 Abs. 1 Satz 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Die Bundesrepublik Deutschland ist dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412, 934) beigetreten. Nach Artikel 5 Abs. 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt soll der nichtplanmäßige gewerbliche internationale Luftverkehr zwar im Grundsatz von Beschränkungen frei sein, den Vertragsstaaten ist aber gleichzeitig das Recht vorbehalten geblieben, ihm die ihnen wünschenswert erscheinenden Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen aufzuerlegen.

Dieser Vorbehalt hat sich für die Entwicklung des Luftverkehrs in Europa als hemmend erwiesen. Deshalb hat die Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC), der 19 europäische Staaten angehören, auf ihrer ersten Konferenz im November/Dezember 1955 in Straßburg beschlossen, den Regierungen der Mitgliedstaaten ein mehrseitiges Abkommen über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa zur Unterzeichnung zu empfehlen, das die Beschränkungen unter bestimmten Voraussetzungen aufhebt. Die deutsche Delegation hat in Straßburg diesem Beschluß zugestimmt. Der Text des Abkommens wurde von der Konferenz ausgearbeitet.

Das Abkommen ist mit Zustimmung des Kabinetts am 29. Mai 1956 von der Bundesregierung unterzeichnet worden. Auch die übrigen Mitgliedstaaten der ECAC, mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs und Griechenlands, haben das Abkommen unterzeichnet.

Das Abkommen muß nach seinem Artikel 5 Abs. 2 von den Unterzeichnerstaaten ratifiziert werden. Es tritt 3 Monate nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde für den betreffenden Staat in Kraft. Bisher haben die Schweiz, Österreich, Spanien, Frankreich, Norwegen, Schweden, Dänemark, Finnland und die Niederlande ratifiziert.

Mit dem Abkommen wird der nichtplanmäßige gewerbliche Luftverkehr in Europa vereinfacht und seine Abwicklung nach einheitlichen Grundsätzen ermöglicht. Die damit gewonnene Erleichterung im Flugverkehr entspricht den Zielen der deutschen Luftverkehrspolitik und fördert die europäische Zusammenarbeit.

Die in dem Abkommen eingeräumten Freiheiten werden das Verkehrsaufkommen des deutschen Fluglinienverkehrs oder der anderen deutschen Verkehrsträger aller Voraussicht nach nicht schmälern. In der Bundesrepublik wird praktisch schon seit längerem im Sinne des Abkommens verfahren. Nichtplanmäßige gewerbliche Einflüge sind zwar erlaubnispflichtig, bisher bestand aber nie ein Anlaß, entsprechende Anträge abzulehnen. Nachteile für die übrigen Verkehrsträger haben sich nicht gezeigt. Der Entwurf des Änderungsgesetzes zum Luftverkehrsgesetz sieht daher Erlaubniszwang für derartige Einflüge auch nur noch dann vor, wenn sie nicht durch ein internationales Abkommen allgemein gestattet sind.

Sollten sich wider Erwarten in Zukunft noch einmal gewisse Beeinträchtigungen des Fluglinienverkehrs oder der übrigen Verkehrsträger herausstellen, so bieten die in dem Vertrag enthaltenen Klauseln die Möglichkeit, Mißbräuche der gewährten Freiheiten zu verhindern; ferner kann eine Revision des Abkommens beantragt oder das Abkommen mit einer Frist von 6 Monaten gekündigt werden.

II. Besondere Bemerkungen zu dem Abkommen

Das Abkommen beseitigt für bestimmte Kategorien des nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehrs in Europa jegliche Beschränkung (Artikel 2 Abs. 1). Hier handelt es sich im wesentlichen um Einzelflüge mit besonderen Eigenarten. Wichtiger sind die der nächsten Gruppe gewährten Freiheiten (Artikel 2 Abs. 2), wonach die Frachtbeförderung im Gelegenheitsverkehr grundsätzlich keinen Beschränkungen mehr unterliegt und die Beförderung von Fluggästen dann nicht beschränkt ist, wenn die angeflogenen Gebiete nicht hinreichend durch den planmäßigen Fluglinienverkehr unmittelbar verbunden sind. Wegen der größeren wirtschaftlichen Bedeutung dieser Freiheiten haben sich aber die Vertragsstaaten hier das Recht vorbehalten, unter bestimmten Voraussetzungen die gewährten Erleichterungen wieder aufzuheben. Um den Vertragsstaaten eine genaue Kontrolle zu ermöglichen, unterliegt der begünstigte Flugverkehr einer weitgehenden Auskunftspflicht. Für die Fälle, in denen für den nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr weiterhin eine Genehmigung verlangt wird, vereinheitlicht und erleichtert Artikel 3 das einzuschlagende Verfahren. Streitigkeiten aus dem Vertrag sind einem Schiedsgericht oder dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Entscheidung zu unterbreiten (Artikel 4). Endlich enthält das Abkommen Vorschriften über Revision und Kündigung (Artikel 8, 10). Der amtliche Text des Vertrages ist in englischer, französischer und spanischer Sprache abgefaßt (Artikel 11).

III. Geltungsbereich des Abkommens

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages (BGBl. 1955 II S. 458) einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß daher der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

IV. Begründung des Gesetzentwurfs

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Artikel 2

entspricht den Erfordernissen des Artikels 82 Abs. 2 GG. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non Scheduled Air Services in Europe

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS,

CONSIDERING that it is the policy of each of the States parties to the Agreement that aircraft engaged in non-scheduled commercial flights within Europe which do not harm their scheduled services may be freely admitted to their territories for the purpose of taking on or discharging traffic,

CONSIDERING that the treatment provided by the provisions of the first paragraph of Article 5 of the Convention on International Civil Aviation drawn up at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter called "the Convention")—which applies to the international movements of private and commercial aircraft engaged in non-scheduled operations on flights into or in transit non-stop across the territories of the States parties to that Convention and to stops therein for non-traffic purposes—is satisfactory, and

DESIRING to arrive at further agreement as to the right of their respective commercial aircraft to take on and discharge passengers, cargo or mail on international flights for remuneration or hire on other than international scheduled services, as provided in the second paragraph of Article 5 of the Convention,

HAVE CONCLUDED THIS AGREEMENT TO THAT END.

Article 1

This Agreement applies to any civil aircraft

(a) registered in a State member of the European Civil Aviation Conference, and
(b) operated by a national of one of the Contracting States duly authorized by the competent national authority of that State,

when engaged in international flights for remuneration or hire, on other than scheduled international air services, in the territories covered by this Agreement as provided in Article 11.

Article 2

(1) The Contracting States agree to admit the aircraft referred to in Article 1 of this Agreement freely to their respective territories for the purpose of taking on or discharging traffic without the imposition of the "regulations, conditions or limitations" provided for in the second paragraph of Article 5 of the Convention, where such aircraft are engaged in:

(a) flights for the purpose of meeting humanitarian or emergency needs;

Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS,

CONSIDÉRANT que chacun des États parties à l'Accord ci-après a pour objectif d'admettre librement sur son territoire pour embarquer ou débarquer du trafic les aéronefs effectuant des transports intraeuropéens commerciaux non réguliers qui ne portent pas préjudice à ses services réguliers,

CONSIDÉRANT comme satisfaisant le régime que les dispositions du premier alinéa de l'article 5 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ci-après dénommée «la Convention», réservent aux déplacements internationaux des aéronefs privés et des aéronefs effectuant des transports commerciaux non réguliers qui pénètrent sur le territoire des États parties à cette Convention, le traversent en transit sans escale ou y effectuent des escales non commerciales, et

DÉSIREUX d'aboutir à un accord plus étendu au sujet du droit que le deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention accorde à leurs aéronefs commerciaux d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier lorsque ces aéronefs effectuent des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aériens internationaux réguliers,

ONT CONCLU LE PRÉSENT ACCORD À CETTE FIN.

Article premier

Le présent Accord s'applique à tout aéronef civil

a) immatriculé dans un État membre de la Commission européenne de l'avion civile, et
b) exploité par un ressortissant d'un des États contractants, dûment habilité à cet effet par l'autorité nationale compétente de cet État,

lorsque cet aéronef effectue, dans les territoires auxquels s'applique le présent Accord aux termes de l'article 11, des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aériens internationaux réguliers.

Article 2

1) Les États contractants conviennent d'admettre librement sur leurs territoires respectifs, pour embarquer ou débarquer du trafic, les aéronefs mentionnés à l'article premier du présent Accord, sans leur imposer les «réglementations, conditions ou restrictions» prévues au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention, lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes:

a) transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse;

Acuerdo multilateral relativo a derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares europeos

LOS GOBIERNOS SIGNATARIOS,

CONSIDERANDO que cada uno de los Estados partes del Acuerdo tiene como objetivo admitir libremete en su territorio, para el embarque o desembarque de tráfico, a las aeronaves que efectúan vuelos comerciales no regulares intraeuropeos que no causen perjuicio a sus servicios regulares,

CONSIDERANDO que es satisfactorio el régimen estipulado en las disposiciones del primer párrafo del Artículo 5 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (que en adelante se denominará "el Convenio"), que afecta a los movimientos internacionales de aeronaves privadas y comerciales, dedicadas a vuelos no regulares que llegan a los territorios de los Estados partes en dicho Convenio, o que pasan sobre ellos sin hacer escala o que hacen escala con fines no comerciales, y

DESEANDO llegar a un acuerdo más amplio, que regule el derecho de sus respectivas aeronaves comerciales a embarcar y desembarcar pasajeros, carga o correo, en vuelos internacionales, efectuados por remuneración o alquiler, distintos de los servicios regulares internacionales, de conformidad con el segundo párrafo del Artículo 5 de dicho Convenio,

HAN CONCLUÍDO EL PRESENTE ACUERDO CON DICHO FIN.

Artículo 1

El presente Acuerdo se aplicará a toda aeronave civil:

a) matriculada en un Estado miembro de la Comisión Europea de Aviación Civil, y
b) explotada por un nacional de uno de los Estados Contratantes, debidamente autorizado por la autoridad nacional competente de ese Estado,

cuando dicha aeronave efectúe vuelos internacionales por remuneración o alquiler, distintos de los servicios aéreos internacionales regulares, en los territorios comprendidos en el presente Acuerdo, de conformidad con el Artículo 11.

Artículo 2

1) Los Estados Contratantes convienen en admitir libremente en sus territorios respectivos, para el embarque o desembarque de tráfico, a las aeronaves mencionadas en el Artículo 1 del presente Acuerdo, sin imponer las "reglamentaciones, condiciones o restricciones" a que se refiere el segundo párrafo del Artículo 5 del Convenio, cuando tales aeronaves:

a) hagan vuelos con fines humanitarios o de emergencia;

Mehrseitiges Abkommen über gewerbliche Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa

(Übersetzung)

DIE UNTERZEICHNETEN REGIERUNGEN —

IN DER ERWÄGUNG, daß es die Politik der einzelnen Vertragstaaten dieses Abkommens ist, Luftfahrzeuge des nichtplanmäßigen gewerblichen Verkehrs in Europa, soweit er ihren planmäßigen Luftverkehr nicht schädigt, unbeschränkt zum Aufnehmen oder Absetzen von Verkehr in ihre Hoheitsgebiete einzulassen,

IN DER ERWÄGUNG, daß die Regelung befriedigend ist, die in Artikel 5 Absatz 1 des am 7. Dezember 1944 in Chikago aufgesetzten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im folgenden als „Übereinkommen" bezeichnet) vorgesehen ist und die sich auf internationale Flüge privater und gewerblicher Luftfahrzeuge des nichtplanmäßigen Verkehrs bezieht, welche in das Hoheitsgebiet der Vertragstaaten des genannten Übereinkommens einfliegen oder es ohne Landung durchfliegen, sowie auf Landungen daselbst für nichtgewerbliche Zwecke; und

IN DEM WUNSCHE, eine weitere Vereinbarung zu treffen über das in Artikel 5 Absatz 2 des Übereinkommens vorgesehene Recht ihrer gewerblichen Luftfahrzeuge, Fluggäste, Fracht oder Post auf internationalen Flügen zur entgeltlichen oder mietweisen Beförderung außerhalb des internationalen Fluglinienverkehrs aufzunehmen und abzusetzen —

HABEN DAS FOLGENDE ABKOMMEN GESCHLOSSEN:

Arikel 1

Das Abkommen findet Anwendung auf alle Zivilluftfahrzeuge, die

a) in einem Mitgliedstaat der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz eingetragen sind und
b) von einem Staatsangehörigen eines Vertragstaates betrieben werden, der von der zuständigen nationalen Behörde dieses Staates ordnungsgemäß hierzu zugelassen ist,

wenn diese Luftfahrzeuge gegen Entgelt oder mietweise für internationale Flüge außerhalb des internationalen Fluglinienverkehrs in den Hoheitsgebieten eingesetzt sind, die von diesem Abkommen nach Artikel 11 erfaßt werden.

Artikel 2

(1) Die Vertragstaaten vereinbaren, die in Artikel 1 erwähnten Luftfahrzeuge zum Aufnehmen oder Absetzen von Verkehr unbeschränkt in ihre Hoheitsgebiete einzulassen, ohne ihnen die in Artikel 5 Absatz 2 des Übereinkommens vorgesehenen „Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen" aufzuerlegen, wenn diese Luftfahrzeuge eingesetzt sind

a) für Flüge im Dienst der Menschlichkeit oder zur Behebung eines Notstandes;

(b) taxi-class passenger flights of occasional character on request, provided that the aircraft does not have a seating capacity of more than six passengers and provided that the destination is chosen by the hirer or hirers and no part of the capacity of the aircraft is resold to the public;

(c) flights on which the entire space is hired by a single person (individual, firm, corporation or institution) for the carriage of his or its staff or merchandise, provided that no part of such space is resold;

(d) single flights, no operator or group of operators being entitled under this sub-paragraph to more than one flight per month between the same two traffic centres for all aircraft available to him.

(2) The same treatment shall be accorded to aircraft engaged in either of the following activities:

(a) the transport of freight exclusively;

(b) the transport of passengers between regions which have no reasonably direct connection by scheduled air services;

provided that any Contracting State may require the abandonment of the activities specified in this paragraph if it deems that these are harmful to the interests of its scheduled air services operating in the territories to which this Agreement applies; any Contracting State may require full information as to the nature and extent of any such activities that have been or are being conducted; and

further provided that, in respect of the activity referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, any Contracting State may determine freely the extent of the regions (including the airport or airports comprised), may modify such determination at any time, and may determine whether such regions have reasonably direct connections by scheduled air services.

b) transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges-passagers, que la destination soit choisie par le ou les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public;

c) transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée à un tiers;

d) transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur ou groupe de transporteurs n'a droit, pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux centres de trafic déterminés.

2) Il en est de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes:

a) transports exclusifs de fret;

b) transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaison suffisamment directe par services aériens réguliers;

toutefois, tout État contractant peut exiger l'abandon des activités prévues au présent paragraphe s'il estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers exploités dans les territoires auxquels s'applique le présent Accord; tout État contractant peut exiger des renseignements complets sur la nature et l'importance de toute activité de ce genre, terminée ou en cours;

de plus, en ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa b) du présent paragraphe, tout État contractant peut définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aérodromes considérés), modifier cette définition à tout moment et déterminer si ces régions ont entre elles des liaisons suffisamment directes par services aériens réguliers.

Article 3

The Contracting States further agree that in cases, other than those covered by Article 2, where they require compliance with regulations, conditions or limitations for the non-scheduled flights referred to in the second paragraph of Article 5 of the Convention, the terms of such regulations, conditions or limitations will be laid down by each Contracting State in published regulations, which shall indicate:

(a) the time by which the required information (with a request for prior permission if one is required) must be submitted; this shall not be more than two full business days in the case of a single flight or of a series of not more than four flights; longer periods may be specified for more extensive series of flights;

(b) the aviation authority of the Contracting State to which such information (with the request if one is required) may be made direct, without passing through diplomatic channels;

(c) the information to be furnished, which, in the case of permission for a single flight or of a series of not more than four flights, shall not exceed;

Article 3

Les États contractants conviennent en outre que dans les cas non couverts par l'article 2 où ils exigeraient l'observation de réglementations, conditions ou restrictions pour les transports aériens non réguliers visés au deuxième alinéa de l'article 5 de la convention, les clauses de telles réglementations, conditions ou restrictions seront prescrites par l'État contractant intéressé, qui publiera un règlement indiquant:

a) le délai dans lequel les renseignements éventuels (avec une demande d'autorisation préalable s'il y a lieu) doivent être déposés; ce délai ne dépassera pas deux jours ouvrables dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus; un délai plus long peut être spécifié s'il s'agit d'une série plus importante de transports;

b) l'autorité aéronautique de l'État contractant à laquelle ces renseignements (avec la demande s'il y a lieu) peuvent être adressés directement, sans passer par la voie diplomatique;

c) les renseignements à fournir qui seront limités, dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus, aux éléments ci-après:

b) transporten pasajeros como taxis aéreos, con carácter ocasional y a petición, con la condición de que la aeronave utilizada no tenga una capacidad de más de seis plazas para pasajeros, que el punto de destino se elija por el arrendador o arrendadores, y que no se revenda a terceros parte de dicha capacidad;

c) hagan vuelos en los que toda la capacidad se arriende por una sola persona (natural o jurídica) para el transporte de su personal o de sus mercancías, con la condición de que no se revenda ninguna parte de dicha capacidad;

d) hagan vuelos aislados sin que, de acuerdo con este inciso, ningún explotador o grupo de explotadores tenga derecho a realizar más de un vuelo por mes entre dos centros de tráfico determinados con todas las aeronaves de que disponga.

2) Se acordará el mismo trato a las aeronaves que se dediquen a una de las actividades siguientes:

a) transporte exclusivo de mercancías;

b) transporte de pasajeros entre regiones que no tengan enlace razonablemente directo mediante servicios aéreos regulares;

sin embargo, todo Estado Contratante podrá exigir que se suspendan las actividades especificadas en este párrafo, si considera que son perjudiciales para los intereses de sus servicios aéreos regulares explotados en los territorios a que es aplicable el presente Acuerdo. Todo Estado Contratante podrá exigir información completa sobre la naturaleza e importancia de toda actividad de esta clase, que se haya realizado o se esté realizando; y

además, por lo que se refiere a la actividad mencionada en el inciso b) de este párrafo, todo Estado Contratante podrá determinar libremente la extensión de las regiones (incluyendo el aeropuerto o aeropuertos comprendidos en ellas), modificar tal determinación en cualquier momento, y decidir si tales regiones tienen enlaces razonablemente directos mediante servicios aéreos regulares.

b) für gelegentliche Taxiflüge für Fluggäste auf Anforderung, vorausgesetzt, daß das Luftfahrzeug höchstens für sechs Fluggäste Sitzplätze hat und daß der Bestimmungsort von dem Mieter oder den Mietern gewählt und keinerlei Laderaum an die Öffentlichkeit weiterverkauft wird;

c) für Flüge, bei denen eine einzige Person (natürliche Person, Firma, Gesellschaft oder Anstalt) den gesamten Laderaum zur Beförderung ihres Personals oder ihrer Waren mietet, vorausgesetzt, daß kein Laderaum weiterverkauft wird;

d) für Einzelflüge, bei denen jedoch Luftfahrzeughalter und Gruppen von Luftfahrzeughaltern auf Grund dieses Buchstaben nicht berechtigt sind, mehr als einen Flug im Monat zwischen denselben zwei Verkehrszentren mit den ihnen zur Verfügung stehenden Luftfahrzeugen auszuführen.

(2) Dieselbe Behandlung wird Luftfahrzeugen gewährt, die eingesetzt sind

a) entweder ausschließlich zur Beförderung von Fracht

b) oder zur Beförderung von Fluggästen zwischen Gebieten, die keine hinreichend unmittelbare Verbindung durch Fluglinienverkehr miteinander haben;

dies gilt unter dem Vorbehalt, daß jeder Vertragstaat die Einstellung der in diesem Absatz vorgesehenen Betätigung verlangen kann, wenn er der Ansicht ist, daß sie die Interessen seines in den Hoheitsgebieten, für die dieses Abkommen gilt, betriebenen Fluglinienverkehrs schädigt; jeder Vertragstaat kann vollständige Auskunft über Art und Umfang jeder derartigen Betätigung verlangen, gleichviel, ob sie bereits stattgefunden hat oder noch stattfindet; und

unter dem weiteren Vorbehalt, daß jeder Vertragstaat in bezug auf die unter dem Buchstaben b) erwähnte Betätigung nach freiem Ermessen die Ausdehnung der Gebiete (einschließlich der einbezogenen Flughäfen) bestimmen, diese Bestimmung jederzeit ändern und außerdem bestimmen kann, ob solche Gebiete über eine hinreichend unmittelbare Verbindung durch Fluglinienverkehr verfügen.

Artículo 3

Los Estados Contratantes convienen además en que, en los casos no comprendidos en el Artículo 2, en los que se exige el cumplimiento con los reglamentos, condiciones o restricciones para los vuelos no regulares a que se refiere el segundo párrafo del Artículo 5 del Convenio, las disposiciones de tales reglamentos, condiciones o restricciones, serán prescritas por el Estado Contratante interesado, en un reglamento publicado, donde se indicarán:

a) el plazo en que han de presentarse los datos exigidos (acompañados de una solicitud de autorización previa, si ésta fuese necesaria), que no excederá de dos días laborables en el caso de un solo vuelo o de una serie de cuatro vuelos como máximo; podrá fijarse un plazo más largo cuando se trate de una serie mayor de vuelos;

b) la autoridad aeronáutica del Estado Contratante a la que pueden enviarse directamente tales datos (acompañados de la solicitud, si ésta fuese necesaria) sin utilizar la vía diplomática;

c) los datos que deben presentarse, que, en el caso de un solo vuelo o de una serie de cuatro vuelos como máximo, no excederán de los siguientes:

Artikel 3

Die Vertragstaaten vereinbaren ferner, daß in den durch Artikel 2 nicht erfaßten Fällen, bei denen sie die Einhaltung von Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen für die in Artikel 5 Absatz 2 des Übereinkommens erwähnten nichtplanmäßigen Flüge fordern, der Wortlaut dieser Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen von jedem Vertragstaat in Form einer Regelung festgelegt und veröffentlicht wird, die Auskunft gibt über

a) die Frist für die Vorlage der geforderten Mitteilung (mit einem Antrag auf vorherige Genehmigung, falls ein solcher erforderlich ist); diese Frist darf bei Einzelflügen oder einer Reihe von nicht mehr als vier Flügen höchstens zwei volle Werktage betragen; für größere Reihen von Flügen können längere Fristen festgesetzt werden;

b) die Luftfahrtbehörde des Vertragstaates, an welche die Mitteilung (mit dem Antrag, falls ein solcher erforderlich ist) unmittelbar, also nicht auf diplomatischem Wege, gerichtet werden kann;

c) die zu gebende Mitteilung selbst, die für einen Einzelflug oder eine Reihe von nicht mehr als vier Flügen beschränkt sein muß auf

(1) name of operating company;

(2) type of aircraft and registration marks;

(3) date and estimated time of arrival at and departure from the territory of the Contracting State;

(4) the itinerary of the aircraft;

(5) the purpose of the flight, the number of passengers and the nature and amount of freight to be taken on or put down.

1) nom de la compagnie exploitante;

2) type d'aéronef et marques d'immatriculation;

3) dates et heures prévues pour l'arrivée sur le territoire de l'État contractant et pour le départ de ce territoire;

4) itinéraire de l'aéronef;

5) objet du transport, nombre de passagers à embarquer ou à débarquer ainsi que nature et quantité du fret à embarquer ou à débarquer.

Article 4

(1) If any dispute arises between Contracting States relating to the interpretation or application of the present Agreement, they shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) (a) If they fail to reach a settlement they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or arbitrator.

(b) If they do not agree on a settlement by arbitration within one month after one State has informed the other State of its intention to appeal to such an arbitral authority, or if they cannot within an additional three months after having agreed to refer the dispute to arbitration reach agreement as to the composition of the arbitral tribunal or the person of the arbitrator, any Contracting State concerned may refer the dispute to the Council of the International Civil Aviation Organization for decision: No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. If said Council declares itself unwilling to entertain the dispute, any Contracting State concerned may refer it to the International Court of Justice.

Article 4

1) Si un différend s'élève entre des États contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, ceux-ci s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes.

2) a) Si les États intéressés ne parviennent pas à s'entendre ils peuvent accepter de soumettre le différend pour décision à un tribunal d'arbitrage ou à un arbitre.

b) Si dans un délai d'un mois après qu'un État a fait savoir à l'autre État son intention de recourir à une telle instance arbitrale, ils ne se sont pas mis d'accord sur le principe d'un règlement arbitral ou si, à l'expiration des trois mois qui suivent, après avoir accepté de soumettre le différend à l'arbitrage, ils ne peuvent s'entendre sur la composition du tribunal ou la personne de l'arbitre, tout État contractant intéressé peut soumettre le différend au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour décision. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Si ledit Conseil n'accepte pas d'être saisi du différend, tout État contractant intéressé peut le soumettre à la Cour internationale de Justice.

(3) The Contracting States undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as any Contracting State fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting States may limit, withhold or revoke any rights granted to it by virtue of the present Agreement.

3) Les États contractants s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4) Si un État contractant ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, les autres États contractants peuvent restreindre, suspendre ou révoquer tous droits octroyés en vertu du présent Accord, tant que cet État ne s'y sera pas conformé.

Article 5

(1) This Agreement shall be open to signature by States members of the European Civil Aviation Conference.

(2) It shall be subject to ratification by the signatory States.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 5

1) Le présent Accord sera ouvert à la signature des États membres de la Commission européenne de l'aviation civile.

2) Il sera soumis à la ratification des États signataires.

3) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 6

(1) As soon as two of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Agreement, it shall enter into force between them three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification. It shall enter into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, three months after the deposit of such instrument of ratification.

Article 6

1) Lorsque le présent Accord aura réuni les ratifications de deux États signataires, il entrera en vigueur entre ces États trois mois après la date de dépôt du deuxième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

1) nombre de la empresa explotadora;

2) tipo de aeronave y marcas de matrícula;

3) fecha y hora prevista de llegada y de partida del territorio del Estado Contratante;

4) itinerario de la aeronave;

5) objeto del vuelo, número de pasajeros y naturaleza y cantidad de la carga que ha de embarcarse o desembarcarse.

1. den Namen des Unternehmens,
2. das Luftfahrzeugmuster und die Eintragungszeichen,
3. das Datum und die voraussichtliche Zeit der Ankunft in dem Hoheitsgebiet des Vertragstaates und des Abflugs aus diesem,
4. den Weg des Luftfahrzeugs,
5. den Zweck des Fluges, die Anzahl der Fluggäste und die Art und Menge der Fracht, die aufgenommen oder abgesetzt werden soll.

Artículo 4

1) Si surgiera cualquier controversia entre los Estados Contratantes en cuanto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, éstos tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociación entre ellos.

2) a) Si no pudieran resolverla, podrán convenir en someter la controversia a la decisión de un tribunal de arbitraje o de un árbitro;

b) si no se pusieran de acuerdo al efecto de someterse a un arbitraje dentro del plazo de un mes, a partir del momento en que un Estado haya comunicado al otro su intención de apelar a tal procedimiento de arbitraje, o si en un plazo de tres meses, a partir del momento en que decidan someter la controversia a arbitraje, no logran ponerse de acuerdo sobre la composición del tribunal de arbitraje o sobre la designación del árbitro, cualquiera de los Estados Contratantes interesados podrá someter la controversia a la decisión del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Ningún miembro del Consejo podrá votar durante las deliberaciones de éste cuando se trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Si dicho Consejo no acepta intervenir en la controversia, cualquier Estado Contratante interesado podrá someterla a la Corte Internacional de Justicia.

3) Los Estados Contratantes se comprometen a acatar toda decisión que se dicte de acuerdo con el párrafo 2) de este artículo.

4) En caso de que cualquier Estado Contratante no acatase la decisión dictada de acuerdo con el párrafo 2) de este artículo, y mientras continúe no acatándola, los otros Estados Contratantes podrán limitar, denegar o revocar cualesquiera derechos concedidos en virtud del presente Acuerdo.

Artikel 4

(1) Entsteht zwischen Vertragstaaten eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so werden sie sich zunächst bemühen, sie auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) a) Gelingt ihnen dies nicht, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsgericht oder Schiedsrichter zur Entscheidung zu unterbreiten.

b) Einigen sie sich nicht binnen einem Monat, nachdem der eine Staat dem anderen Staat seine Absicht zur Anrufung einer derartigen Schiedsinstanz mitgeteilt hat, auf eine schiedsgerichtliche Regelung, oder können sie sich binnen weiteren drei Monaten nach erfolgter Einigung über die Anrufung einer Schiedsinstanz nicht über die Besetzung des Schiedsgerichts oder die Person des Schiedsrichters einigen, so kann jeder betroffene Vertragstaat die Streitigkeit dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Entscheidung unterbreiten. Bei der Beratung einer Streitigkeit durch den Rat darf ein daran beteiligtes Ratsmitglied nicht abstimmen. Ist der Rat nicht bereit, die Streitigkeit zu behandeln, so kann jeder betroffene Vertragstaat sie dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten.

(3) Die Vertragstaaten verpflichten sich, jeder nach Absatz (2) ergangenen Entscheidung nachzukommen.

(4) Solange ein Vertragstaat es unterläßt, einer nach Absatz (2) ergangenen Entscheidung nachzukommen, können die anderen Vertragstaaten die ihm auf Grund dieses Abkommens gewährten Rechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen.

Artículo 5

1) El presente Acuerdo quedará abierto a la firma de los Estados miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil.

2) Estará sujeto a la ratificación de los Estados signatarios.

3) Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artikel 5

(1) Dieses Abkommen wird für die Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz zur Unterzeichnung aufgelegt.

(2) Es bedarf der Ratifizierung durch die Unterzeichnerstaaten.

(3) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artículo 6

1) Cuando dos de los Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Acuerdo, entrará en vigor entre ellos tres meses después de la fecha de depósito del segundo instrumento de ratificación. Entrará en vigor, respecto a cada Estado que deposite su instrumento de ratificación después de dicha fecha, tres meses después del depósito del instrumento de ratificación.

Artikel 6

(1) Sobald zwei Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden zu diesem Abkommen hinterlegt haben, tritt es zwischen ihnen drei Monate nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der seine Ratifikationsurkunde nach diesem Zeitpunkt hinterlegt, tritt das Abkommen drei Monate nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

Article 7

(1) This Agreement shall remain open for signature for six months after it has entered into force. Thereafter, it shall be open for adherence by any non-signatory State member of the European Civil Aviation Conference.

(2) The adherence of any State shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the International Civil Aviation Organization and shall take effect three months after the date of the deposit.

Article 8

(1) Any Contracting State may denounce this Agreement, by notification of denunciation to the President of the European Civil Aviation Conference and to the International Civil Aviation Organization.

(2) Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of the denunciation.

Article 9

(1) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to the President and all States members of the European Civil Aviation Conference:

(a) of the deposit of any instrument of ratification or adherence and the date thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

(2) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall also notify the President and the States members of the European Civil Aviation Conference of the date on which the Agreement will enter into force in accordance with paragraph (1) of Article 6.

Article 10

(1) Not less than twenty-five percent (25 %) of the Contracting States shall be entitled, by request addressed to the International Civil Aviation Organization given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call for a meeting of Contracting States in order to consider any amendments which it may be proposed to make to the Agreement. Such meeting shall be convened by the International Civil Aviation Organization, in consultation with the President of the European Civil Aviation Conference, on not less than three months' notice to the Contracting States.

(2) Any proposed amendment to the Agreement must be approved at the meeting aforesaid by a majority of all the Contracting States, two-thirds of the Contracting States being necessary to constitute a quorum.

(3) The amendment shall enter into force in respect of States which have ratified such amendment when it has been ratified by the number of Contracting States specified by the meeting aforesaid, and at the time specified by said meeting.

2) Dès son entrée en vigueur, le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 7

1) Le présent Accord restera ouvert à la signature dans les six mois qui suivront son entrée en vigueur. Il restera ensuite ouvert à l'adhésion de tout État non signataire membre de la Commission europeénne de l'aviation civile.

2) L'adhésion de tout État sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et produira ses effets trois mois après la date de ce dépôt.

Article 8

1) Tout État contractant pourra dénoncer le présent Accord par notification au Président de la Commission européenne de l'aviation civile et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 9

1) Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale notifiera au Président et à tous les États membres de la Commission européenne de l'aviation civile:

a) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt, dans les trente jours qui suivent ce dépôt;

b) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception, dans les trente jours qui suivent cette réception.

2) Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale notifiera également au Président et aux États membres de la Commission européenne de l'aviation civile la date à laquelle l'Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6.

Article 10

1) Pour être recevable, une demande de convocation d'une réunion des États contractants en vue de l'examen d'amendements éventuels à l'Accord devra être adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale par vingt-cinq pour cent (25 %) au moins des États contractants et, au plus tôt, douze (12) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Organisation de l'aviation civile internationale, en consultation avec le Président de la Commission européenne de l'aviation civile, convoquera la réunion en avisant les États contractants au moins trois mois à l'avance.

2) Tout projet d'amendement à l'Accord doit être approuvé lors de ladite réunion par la majorité de tous les États contractants, les deux tiers des États contractants devant être présents.

3) L'amendement entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, après ratification par le nombre d'États contractants spécifié lors de ladite réunion et à la date fixée par celle-ci.

2) Tan pronto como el presente Acuerdo entre en vigor, deberá registrarse en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 7

1) El presente Acuerdo quedará abierto a la firma durante los seis meses siguientes a su entrada en vigor, y después de ese plazo quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado no signatario, miembro de la Comisión Europea de Aviación Civil.

2) La adhesión de cualquier Estado se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional, y surtirá efecto tres meses después de la fecha de depósito.

Artículo 8

1) Todo Estado participante podrá denunciar el presente Acuerdo por medio de una notificación de denuncia hecha al Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2) La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación de denuncia.

Artículo 9

1) El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional notificará al Presidente y a todos los Estados miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil:

a) el depósito y la fecha de todo instrumento de ratificación o adhesión dentro de los treinta días siguientes a la fecha de ese depósito, y

b) la recepción y fecha de toda notificación de denuncia dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su recepción.

2) El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional notificará igualmente al Presidente y a los Estados miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil la fecha en que el Acuerdo entrará en vigor, de conformidad con el párrafo 1) del Artículo 6.

Artículo 10

1) El veinticinco por ciento (25%), como mínimo, de los Estados Contratantes tendrán derecho, transcurridos doce (12) meses, por lo menos, desde la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, a solicitar de la Organización de Aviación Civil Internacional que se convoque una conferencia de los Estados Contratantes, con el fin de considerar cualesquiera enmiendas que puedan proponerse al presente Acuerdo. Dicha conferencia será convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional, en consulta con el Presidente de la Comisión Europea de Aviación Civil, mediante una notificación a los Estados Contratantes, con una antelación no inferior a tres meses.

2) Toda enmienda propuesta al presente Acuerdo deberá aprobarse en dicha conferencia por mayoría de todos los Estados Contratantes, siendo necesaria la presencia de las dos terceras partes de los Estados Contratantes.

3) La enmienda entrará en vigor respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando haya sido ratificada por el número de Estados Contratantes especificado en dicha conferencia, y en la fecha que la misma señale.

(2) Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, wird es auf Veranlassung des Generalsekretärs der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bei den Vereinten Nationen registriert.

Artikel 7

(1) Nach seinem Inkrafttreten liegt dieses Abkommen sechs Monate lang zur Unterzeichnung auf. Danach liegt es für jeden Nichtunterzeichnerstaat, der Mitglied der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz ist, zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt eines Staates wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation vollzogen und wird drei Monate nach dem Datum der Hinterlegung wirksam.

Artikel 8

(1) Jeder Vertragstaat kann dieses Abkommen durch eine entsprechende Notifizierung kündigen, die an den Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz und an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation zu richten ist.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang dieser Notifizierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam.

Artikel 9

(1) Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation gibt dem Präsidenten und allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz Kenntnis

a) von der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde innerhalb von dreißig Tagen nach der Hinterlegung unter Angabe des Hinterlegungsdatums;

b) von dem Eingang jeder Kündigung innerhalb von dreißig Tagen nach dem Eingang unter Angabe des Eingangsdatums.

(2) Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation notifiziert dem Präsidenten und den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz auch das Datum, an dem das Abkommen nach Artikel 6 Absatz (1) in Kraft tritt.

Artikel 10

(1) Von mindestens fündundzwanzig vom Hundert (25%) der Vertragstaaten kann an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, aber nicht früher als zwölf (12) Monate nach Inkrafttreten dieses Abkommens, ein Antrag auf Einberufung einer Konferenz der Vertragstaaten gestellt werden, um etwaige Änderungsvorschläge zu diesem Abkommen zu erörtern. Die Vertragstaaten werden zu dieser Konferenz von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Benehmen mit dem Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz mit einer Frist von mindestens drei Monaten einberufen.

(2) Jede vorgeschlagene Änderung dieses Abkommens bedarf auf der erwähnten Konferenz der Zustimmung durch die Mehrheit aller Vertragstaaten, wobei für die Beschlußfähigkeit mindestens zwei Drittel der Vertragstaaten vertreten sein müssen.

(3) Die Änderung tritt für die Staaten, die sie ratifiziert haben, in Kraft, wenn sie von der auf der erwähnten Konferenz festgesetzten Anzahl von Vertragstaaten zu dem von der Konferenz festgesetzten Zeitpunkt ratifiziert worden ist.

Article 11

This Agreement shall apply to all the metropolitan territories of the Contracting States, with the exception of outlying islands in the Atlantic Ocean and islands with semi-independent status in respect of which any Contracting State, at the time of the deposit of its instrument of ratification or adherence, may declare that its acceptance of this Agreement does not apply.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures on behalf of their respective Governments.

DONE at Paris, on the thirtieth day of the month of April of the year one thousand nine hundred and fifty-six, in duplicate in three texts, in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Agreement shall be deposited with the International Civil Aviation Organization which shall send certified copies thereof to all its Member States.

Article 11

Le présent Accord s'applique à tous les territoires métropolitains des États contractants, à l'exception des îles éloignées dans l'Océan Atlantique et des îles dont le statut est semi-indépendant et à l'égard desquelles tout État contractant peut déclarer, lors du dépôt de son instrument de ratification ou de son instrument d'adhésion, que le présent Accord ne s'applique pas.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au nom de leur gouvernement.

FAIT à Paris, le trentième jour du mois d'avril de l'année mil neuf cent cinquante-six, en double exemplaire, en anglais, français et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi. Le présent Accord sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui devra en envoyer des copies certifiées conformes à tous les États membres de l'Organisation.

AUSTRIA
AUTRICHE
AUSTRIA

A. Vollgruber

BELGIUM
BELGIQUE
BÉLGICA

J. Guillaume
P. Nottet

DENMARK
DANEMARK
DINAMARCA

E. Waerum

FRANCE
FRANCE
FRANCIA

R. Lemaire

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

K. Knipfer

FINLAND
FINLANDE
FINLANDIA

GREECE
GRÈCE
GRECIA

ICELAND
ISLANDE
ISLANDIA

Agnar K. L. Jonsson

IRELAND
IRLANDE
IRLANDA

J. C. B. MacCarthy

Artículo 11

Este Acuerdo se aplicará a todos los territorios metropolitanos de los Estados Contratantes, con excepción de las islas alejadas, situadas en el Océano Atlántico, y las islas que tengan un régimen semi-independiente, respecto a las cuales todo Estado Contratante, en el momento de depositar su instrumento de ratificación o adhesión, declare que no se aplicará el presente Acuerdo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Acuerdo en nombre de sus respectivos Gobiernos.

HECHO en París, el día treinta del mes de abril del año mil novecientos cincuenta y seis, por duplicado, en tres textos, en español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad. El presente Acuerdo será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, la que remitirá ejemplares certificados del mismo a todos los Estados miembros de la Organización.

Artikel 11

Dieses Abkommen gilt für die Mutterländer der Vertragstaaten mit Ausnahme der abseits im Atlantischen Ozean liegenden Inseln und der Inseln mit halbselbständigem Status, bezüglich derer jeder Vertragstaat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären kann, daß dieses Abkommen nicht auf sie anwendbar ist.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten im Namen ihrer Regierungen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Paris am dreißigsten Tage des Monats April des Jahres neunzehnhundertsechsundfünfzig in zwei Urschriften, jede in englischer, französischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt; diese übermittelt allen ihren Mitgliedstaaten beglaubigte Abschriften.

ÖSTERREICH

A. Vollgruber

BELGIEN

J. Guillaume
P. Nottet

DÄNEMARK

E. Waerum

FRANKREICH

R. Lemaire

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

K. Knipfer

FINNLAND

GRIECHENLAND

ISLAND

Agnar K. L. Jonsson

IRLAND

J. C. B. MacCarthy

ITALY
ITALIE
ITALIA

P. Quaroni

LUXEMBOURG
LUXEMBOURG
LUXEMBURGO

Robert Als
P. Hamer

NETHERLANDS
PAYS-BAS
HOLANDA

Pour le Royaume en Europe

W. van Boetzelaer

NORWAY
NORVÈGE
NORUEGA

Rolf Andvord

PORTUGAL
PORTUGAL
PORTUGAL

SPAIN
ESPAGNE
ESPAÑA

El Gobierno de España, al firmar el presente Acuerdo, formula las siguientes salvedades:

En el inciso a) del párrafo 1) del artículo 2, en lugar de la palabra "emergencia" estima debe emplearse "en caso de necesidad urgente".

En el inciso b) del párrafo 1) del artículo 2, para servir debidamente al propósito del Acuerdo, considera que las palabras "arrendador" o "arrendadores" deben ser reemplazadas por "arrendatario" o "arrendatarios". De no establecerse esta modificación perdería el texto todo su valor y significado, dándole un sentido contradictorio al que se busca.

En el párrafo 2) del artículo 2, piensa que la palabra "acordará" debe ser sustituída por "concederá"; y

En el inciso b) del párrafo 2) del artículo 4, las palabras "a la Corte" deben ser reemplazadas por "al Tribunal".

El Conde de Casa Rojas

SWEDEN
SUÈDE
SUECIA

R. Kumlin

ITALIEN

P. Quaroni

LUXEMBURG

Robert Als
P. Hamer

NIEDERLANDE

Für das Königreich in Europa
W. van Boetzelaer

NORWEGEN

Rolf Andvord

PORTUGAL

SPANIEN

Die Spanische Regierung macht bei Unterzeichnung dieses Abkommens folgende Vorbehalte:

Zu Artikel 2 Absatz (1) Buchstabe a) ist sie der Auffassung, daß die Worte „zur Behebung eines Notstandes" durch „im Falle dringender Notwendigkeit" ersetzt werden müssen.

Zu Artikel 2 Absatz (1) Buchstabe b) ist sie der Auffassung, daß zur gebührenden Erfüllung des Zwecks dieses Abkommens die Worte „Mieter oder den Mietern" durch „Vermieter oder den Vermietern" ersetzt werden müssen. Würden diese Änderungen nicht aufgenommen werden, so würde der Wortlaut seinen Wert und seine Bedeutung völlig verlieren und einen Sinn erhalten, der dem angestrebten entgegengesetzt wäre.

Zu Artikel 2 Absatz (2) ist sie der Ansicht, daß das Wort „acordará" durch „concederá" ersetzt werden muß.

Schließlich müssen in Artikel 4 Absatz (2) Buchstabe b) die Worte „a la Corte" durch „al Tribunal" ersetzt werden.

El Conde de Casa Rojas

SCHWEDEN

R. Kumlin

SWITZERLAND
SUISSE
SUIZA

G. Bauer

TURKEY
TURQUIE
TURQUÍA

N. Yolga

UNITED KINGDOM
ROYAUME-UNI
REINO UNIDO

SCHWEIZ

G. Bauer

TÜRKEI

N. Yolga

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Anlage 2

Änderungsvorschlag des Bundesrates

Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:".

Begründung

Das Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt und über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr ist als zustimmungspflichtiges Gesetz verkündet worden (BGBl. 1956 II S. 411). Nach ständiger Rechtsauffassung des Bundesrates bedarf daher auch dieses Gesetz der Zustimmung, weil durch Artikel 2 des Abkommens Artikel 5 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 geändert wird.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Anlage 3

Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Änderungsvorschlag des Bundesrates

Die Bundesregierung hält die Auffassung des Bundesrates, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedürfe, nicht für zutreffend. Entgegen der Annahme des Bundesrates liegt eine Änderung des Artikels 5 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 nicht vor. In diesem Artikel 5 behalten sich die Mitgliedstaaten das Recht vor, dem nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr näher bezeichnete Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen aufzuerlegen. Artikel 2 des Abkommens vom 30. April 1956 hebt diesen Vorbehalt nicht auf; er behandelt vielmehr nur die Fälle, in denen die Mitgliedstaaten des neuen Abkommens darauf verzichten, von dem Vorbehalt Gebrauch zu machen. Ein solcher Verzicht berührt nicht den materiellen Inhalt des Abkommens vom 7. Dezember 1944, zumal der Kreis der Mitgliedstaaten beider Abkommen nicht der gleiche ist.

Im übrigen vertritt die Bundesregierung die Ansicht, daß eine Änderung von Gesetzen, die der Zustimmung des Bundesrates unterlegen haben, nur dann der Zustimmung des Bundesrates bedarf, wenn Bestimmungen geändert werden, die seinerzeit die Zustimmung des Bundesrates notwendig machten oder mit solchen zustimmungsbedürftigen Vorschriften in einem untrennbaren Zusammenhang stehen oder aber wenn die Änderungen erstmalig Gegenstände betreffen, die nur durch zustimmungsbedürftiges Gesetz geregelt werden können. Diese Voraussetzungen treffen hier nicht zu. Der Bundesrat hat in seinem Beschluß über die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 auch nur auf die Artikel 16, 26, 31, 32 und 37 Abs. 1 des Abkommens, nicht jedoch auf Artikel 5, Bezug genommen.

Die Zustimmung des Bundesrates ist daher nach Auffassung der Bundesregierung nicht erforderlich.

Bo 10710 2. 59